



名古屋港内港周辺地区の将来展望について



名古屋港は、中部地域を物流面で支える海の玄関口として、わが国を代表する港湾へと発展してきた。高度経済成長期以降は「親しまれる港づくり」をキーワードに観光文化施設などの整備も進められ、その取り組みが始められてから約40年が経過し、名古屋港は、物流と生産に加え、ガーデンふ頭や金城ふ頭を始めとして交流分野や環境分野でも一定の機能を有する総合港湾を形成するに至っている。

ニーズが多様化している現在においても、引き続き浚渫・埋立や新規の港湾施設整備、港湾再開発を行って経済・社会の要請に対応していくことが重要であるため、本調査研究は、名古屋市域でもあり、昭和40年代まで港湾物流の中心であった内港地区とその周辺について、都市側の視点も踏まえながら将来的な土地利用を展望し、魅力と活力を備えた名古屋港の持続・発展に向けた方向性を検討するものである。

名古屋港内港周辺地区の将来展望について

名古屋都市センター 調査課 奥 貴正

1 研究の背景・目的

名古屋港は、中部地域を物流面で支える海の玄関口として、わが国を代表する港湾へと発展してきた。その中で、港湾施設整備や埋立土地造成を積極的に進め、同時に人々の価値観の多様化や自然環境に対する意識への高まりを背景として、交流機能の創出や環境の保全に関わる社会的要請が大きくなったことから、高度経済成長期以降は「親しまれる港づくり」をキーワードに観光文化施設などの整備も進められてきた。

「親しまれる港づくり」への取り組みが始められてから約 40 年が経過し、名古屋港は、物流と生産に加え、ガーデンふ頭や金城ふ頭を始めとして交流分野や環境分野でも一定の機能を有する総合港湾を形成するに至っている。

ニーズが多様化している現在においても、引き続き浚渫・埋立や新規の港湾施設整備、港湾再開発を行って経済・社会の要請に対応していくことが重要で、こうした事業は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する基本的事項を定めた港湾整備のマスタープランである「港湾計画」に基づき行われる。名古屋港では、その港湾計画の改訂が平成 30 年代後半を目標年次として 2015 年（平成 27 年）12 月に行われた。

一方、名古屋市域のまちづくりとしては「都市計画マスタープラン」が策定されており、名古屋市の目指すまちの姿が描かれている。

こうした状況を踏まえ、本調査研究は、名古屋市域でもあり、昭和 40 年代まで港湾物流の中心であった名古屋港の臨港地区に指定されている内港地区（図 1）と一部その背後周辺（以後、両地区合わせて内港周辺地区と呼ぶ）について、都市側の視点も踏まえながら将来的な土地利用を展望し、魅力と活力を備えた名古屋港の持続・発展に向けた方向性を検討するものである。

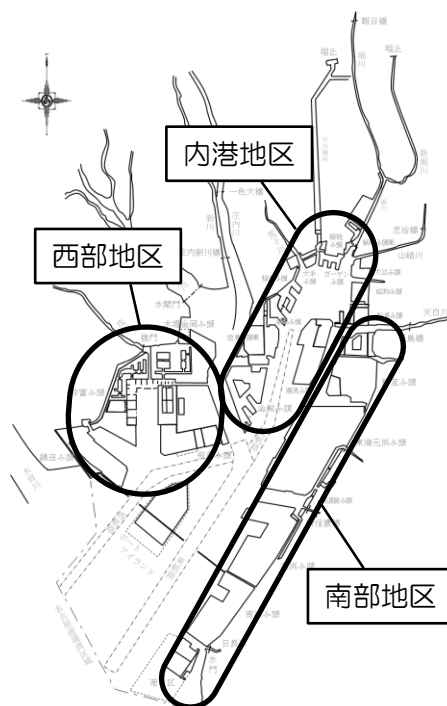


図 1 名古屋港地区の区分

2 名古屋港の概要

2-1 港の変遷

名古屋港の前進となる「熱田の浜」は古くから船着場として多くの人々に利用され、1601 年（慶長 6 年）に東海道五十三次の宿場に指定されると水陸交通の要所として一段と賑わい・繁栄していった。

1610 年（慶長 15 年）には徳川家康により名古屋台地の北西端に名古屋城の建設が進められ、清須から町ぐるみでの移転「清須越し」が行われた。それと時を同じくして、海に面していた熱田（宮の渡し）と名

古屋城を結ぶ堀川が物流の要として開削され、塩や米、海産物、雑貨、木材など多くの物資が船によって城下へ運ばれ、沿川には、大規模な藩の蔵、水軍関係者の屋敷、御船蔵、貯木場などが設けられるようになった。

また、現在の名古屋港周辺に該当する地域は江戸時代から推し進められた新田開発によって造成され、農耕に利用されてきた。

明治維新を迎え西洋文化が取り入れられ、政府の殖産興業政策により、この地域でも織物、陶磁器、紡績、時計工業などさまざまな産業が盛んになっていった。このような状況から本格的な港が求められるようになり、ついに 1907 年（明治 40 年）、熱田港から名古屋港へ改称された港は同年 11 月 10 日付で開港場に指定されることとなった。

名古屋港は開港して以降も船舶受け入れのための浚渫と埋立を繰り返し拡大を続け（図 2-1）、周辺地域は名古屋港の発展とともに工業系用途として利用されていった。

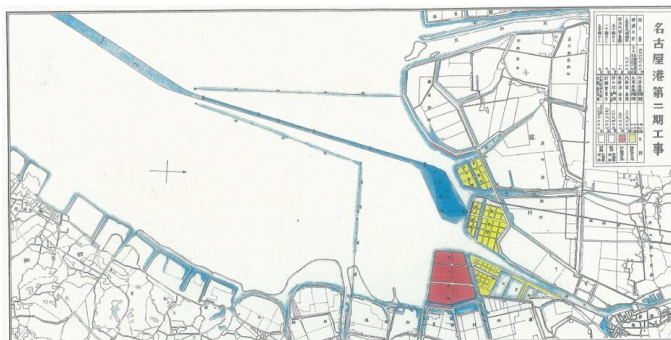


図 2-1 開港当時の名古屋港の工事計画（1910 年）

1950 年（昭和 25 年）には、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路の開発及び保全を目的とした港湾法が制定され、翌年には現在の 4 市 1 村にまたがる広大な港湾区域・臨港地区を管理する港湾管理者（名古屋港管理組合）が誕生した。

港湾法制定以後は、港湾計画に基づいて開発整備が進められてきており（図 2-2）、今回の改訂は 1955 年（昭和 30 年）に新規計画が策定されてから 7 回目、前回 2000 年（平成 12 年）の改訂から実に 15 年振りに行われた。

一方、名古屋市域は、明治時代以降の耕地整理・土地区画整理、戦後の復興土地区画整理、組合施行土地区画整理などによって、市街地の形成が進められてきており、2011 年（平成 23 年）12 月には「名古屋市都市計画マスタープラン」を策定し、長期的視点に立ったまちづくり、「人・まち・自然がつながる交流・創造都市」の実現を目指している。

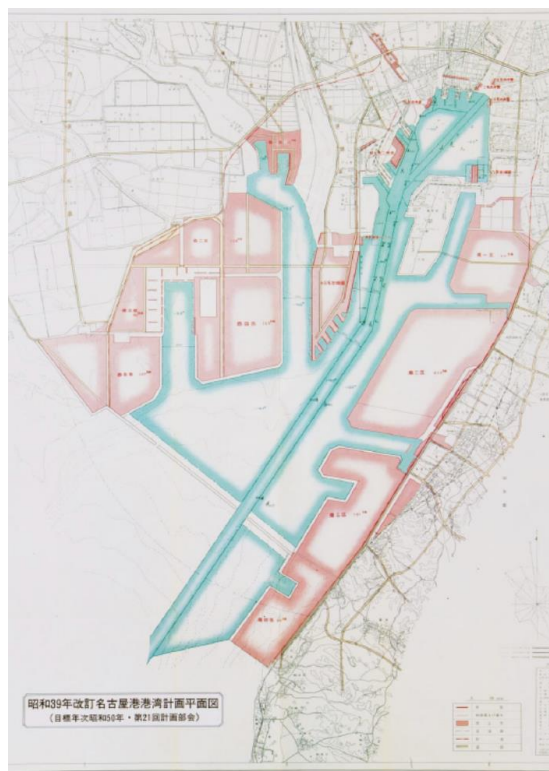


図 2-2 昭和 39 年改訂 名古屋港港湾計画

2-2 名古屋港の将来計画

（1）名古屋港港湾計画

今回の港湾計画改訂（図 2-3）では、平成 30 年代後半を目標年次として「物流・産業」、「安全・安心」、「交流・環境」という各分野の機能を強化し、引き続き、名古屋港が中部圏のものづくり産業を物流面で支え、人々の暮らしを災害から守り、親しまれる港、環境と共生する港を目指していくこととしている。

各分野の方針の概要は以下の通りである。

①物流・産業 <コンテナ・完成自動車・バルク取扱機能の強化と安全で円滑な航路・道路体系の構築>

我が国の基幹産業である自動車関連産業に加えて、次世代産業である航空機産業など中部地域に集積するものづくり産業の国際競争力強化と、背後に暮らす人々の生活の質の向上を支えるため、物流機能の更なる強化を図る。

そして、輸出入貨物の更なる増加や貿易額の拡大を図ることにより、我が国経済・産業の活性化と富の創出に貢献する。

なお、この方針に基づく主な計画内容は以下の通りとなっている。

コンテナ機能の強化に向けては、飛島ふ頭東側の NCB コンテナターミナル（以下、CT）の 2 バースを水深 12m から 15m に増深・耐震化するほか、飛島ふ頭南側 CT の第 3 バースを 250m から 400m に拡張・耐震化を図り、鍋田ふ頭 CT に水深 12m、延長 250m の岸壁を 2 バース増設・耐震化する。完成自動車取扱機能の強化に向けては、金城ふ

頭に水深 12m、延長 260m の岸壁 1 バースを増設する。

②安全・安心 〈安全・安心な港湾の構築〉

地震・津波・高潮などの大規模災害に対して、背後住民の生命・財産や背後地域の産業活動を守るため、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を進める。そのため、平時から防災訓練の実施や関係機関との連携強化、港湾 B C P の実効性の向上に取り組む。また、被災時において、緊急物資等の円滑な輸送を確保し、地域経済等への影響を最小限にとどめ、早期に復旧・復興できるように、耐震強化岸壁の適正配置など災害に強い港づくりを図る。

主な計画内容としては、緊急物資の輸送や経済活動を維持するための耐震強化岸壁を 18 バース（既設 7 バースを含む。）にする拡充が位置付けられている。

③交流・環境 〈魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成〉

地域の活性化や交流を促進するため、旅客船埠頭やフェリー埠頭等を適正に配置することにより、クル

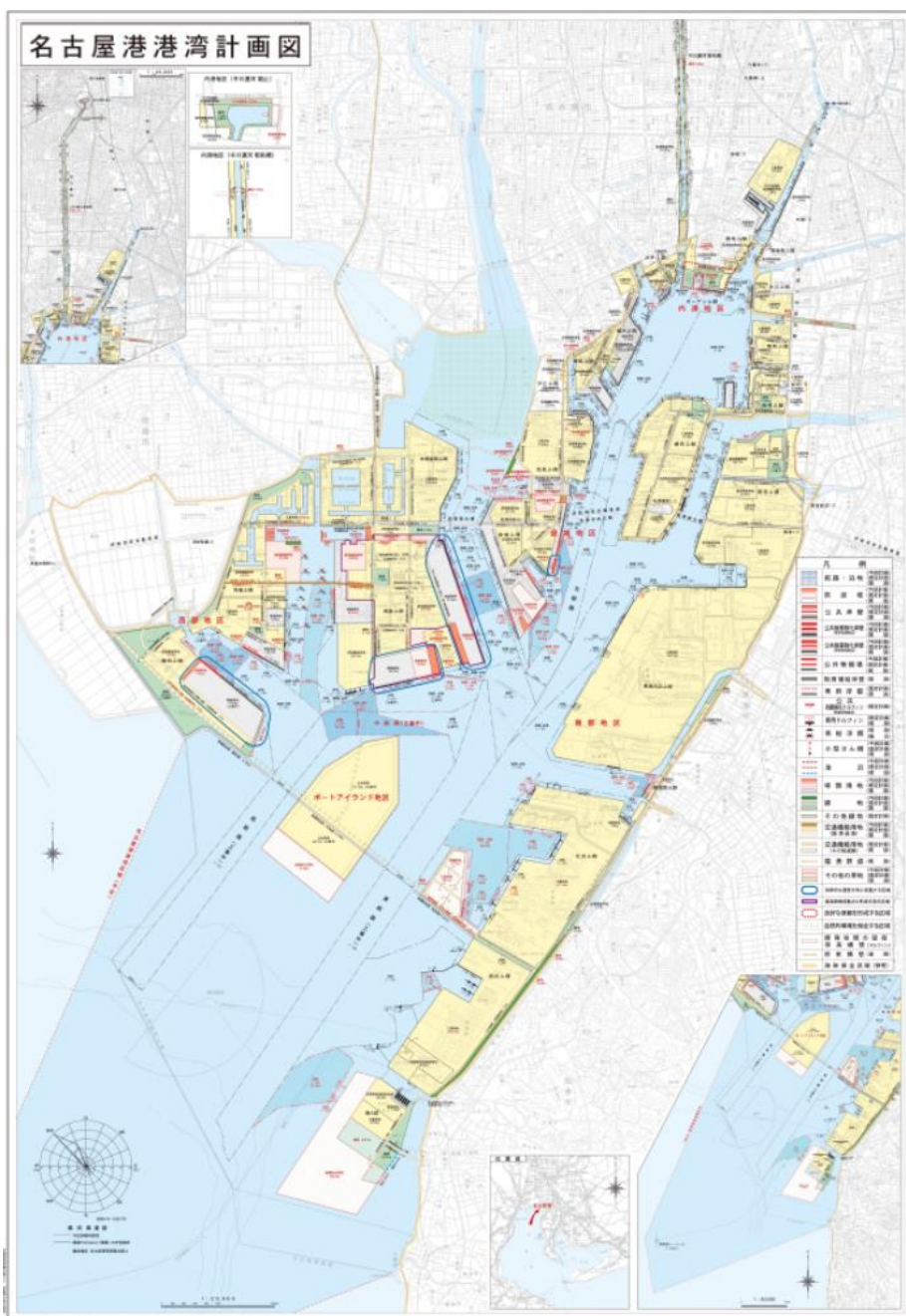


図 2-3 平成 27 年改訂 名古屋港港湾計画

一歩船の大型化や寄港増加等に対応できる、より魅力ある交流空間の形成を図る。身近で親しまれる港湾環境の創出とともに、生物多様性に配慮し、港湾活動に伴う環境負荷軽減を図るため、緑地の拡充や、港内に残された干潟の保全などにより、良好な港湾環境の形成を図る。また、小型船舶を適正に収容できる施設の拡充等により、秩序ある港湾空間の形成を図る。

主な計画内容としては、大型クルーズ船への対応 や利用客の利便性向上を図るため、金城ふ頭東側に水深 11. 5m、延長 430mの旅客船岸壁及び水深 8. 5m、延長 270mのフェリー用岸壁の配置が位置付けられている。

なお、名古屋港港湾計画の改訂にあたっては、港湾を取り巻く社会・経済の動向、上位計画等を捉えながら概ね 20 年先の長期計画が検討され、それを踏まえ概ね 10 年先の基本計画が取りまとめられた。

その中で、内港地区の課題として物流機能の冲合展開、施設の老朽化への対応が挙げられており（図 2-4）、これらを踏まえて港湾計画が改訂されている。



図 2-4 名古屋港全体の土地利用の変遷と課題

(2) 名古屋市都市計画マスタープラン

名古屋市都市計画マスタープランは、長期的な視点に立ち、将来の都市像やまちづくりの方向性を示すとともに、地域住民・企業・行政などの協働によるまちづくりをすすめるガイドラインとなる、まちづくりの基本方針である（図 2-5）。

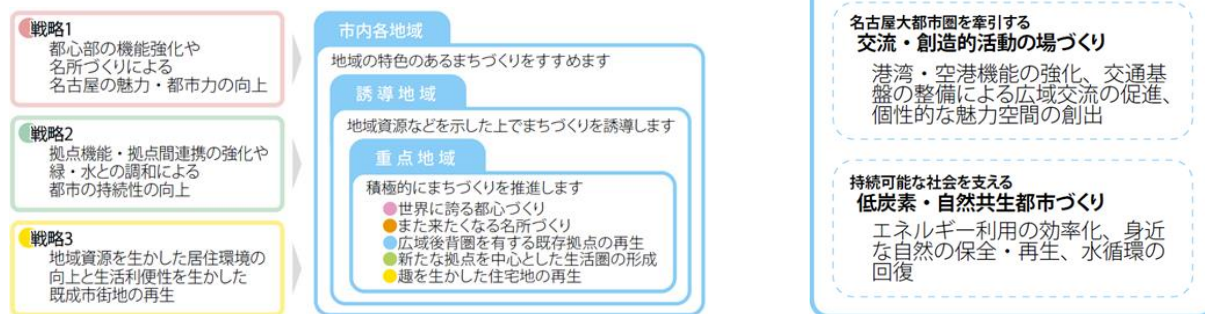


図 2-5 戦略的まちづくりの展開とまちづくりの基本方針

① ゾーニング

市域のゾーニングとして「都心域」、「市街域」、「港・臨海域」が設定されており（図 2-6）、「港・臨海域」の取り組みは以下の通りである。

◆適切な土地利用誘導

- ・工業系の土地利用を基本としつつ、大規模工場跡地などは、周辺環境と調和した土地利用を誘導

◆防災性の向上と港湾機能の強化

- ・港湾における防災性の向上をはかるとともに、物流機能の集積によ

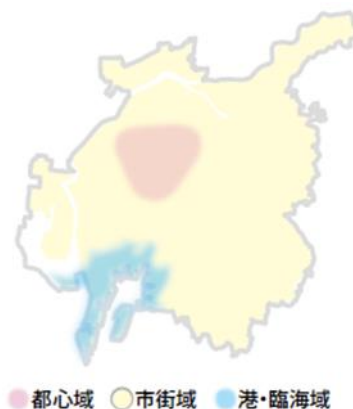


図 2-6 ゾーニング

り、国際産業ハブ港としての役割を強化

◆市民に親しまれる港づくり

- ・ウォーターフロントの特性を生かした、特色ある交流・商業等の都市機能を集積

以上の土地利用の方向に加えて「環境軸（緑と水の回廊ゾーン）」と「駅そば生活圏」が設定されている。

◆環境軸（緑と水の回廊ゾーン）

現状の主な河川・公園・緑地等をつなぐ帯状のエリアを「環境軸（緑と水の回廊ゾーン）」（図2-7）とする。

◆鉄道駅から概ね半径800mの圏域に、地下鉄の環状線で囲まれるエリアを含めて、「駅そば生活圏」（図2-8）とする。



図2-7 環境軸

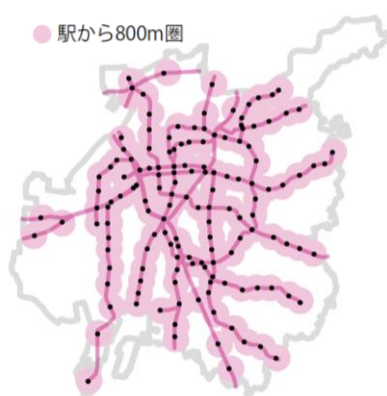


図2-8 市域と内港周辺地区の駅そば生活圏



②2020 年までの取り組み

都市計画マスタープランの目標年次である 2020 年に向けた取り組み方針は以下の通りである。

- ・名古屋市の人口増加が 2025 年頃まで続くことを前提に、特に駅そば生活圏における居住人口の増加をはかるとともに、市内外の交流人口の増加をはかる駅そばまちづくりを進める。
- ・大規模な災害にそなえ、防災性の高い都市構造の構築を進める。
- ・将来的な人口減少により懸念される空地・空家の増加などと、それに伴う地域環境の悪化や都市経営の非効率化に対し、適切な対応策の検討を進める。

このため、目指すべき都市構造のゾーニングを見据えて、当面、駅そば生活圏において、「都市機能の更なる強化」※1 と「居住機能の充実」※2 を図っていく。

※1 都市機能の更なる強化とは地域の実情に応じて、商業・業務・サービス・文化施設等の集積や生活利便施設等の充実をはかるとともに、多様な施設の整備にあわせ、優れた景観形成や個性的な魅力空間の形成をはかることで、地域全体の価値を高めること。

※2 居住機能の充実とは都市機能の強化にあわせて、多様な居住ニーズに対応しつつ、安心・安全・快適に暮らすことができる住宅・住環境づくりをすすめ、居住地としての魅力を高めるとともに、居住地を選ぶ際の選択肢としてもらうこと。

3 名古屋港の将来的方向性

3-1 有識者による指摘

本調査研究を進めるにあたっては、学識者、関係行政機関、名古屋都市センターで構成する研究会を設置するとともに、有識者を招聘し今後のまちづくりに必要な話題や視点の指摘を受け、有識者及び委員相互による意見交換を行いながら、名古屋港の今後の方向性に向けた視点を探ってきた。

有識者からの指摘の主なポイントをまとめると次の通りである。

①背後圏における産業振興

- ・名古屋港と周辺港の役割分担を視野に入れた物流体系に加え、将来的には日本海側の港湾も含めた物流展開も視野に入れる必要がある。
- ・生産拠点から港湾への自動車アクセシビリティの確保は極めて重要であり、高速道路整備の効果は絶大である。
- ・海外生産増大、国内生産漸減により、基幹航路維持するためには、航空機産業などの次世代産業である後背地におけるモノづくり産業を活性化し、創貨・集貨活動を強化することが不可欠である。

②ワークとライフの複合空間整備

- ・「次世代の港湾空間のあり方を考える」うえでは、「働く場・産業の場」である「ワーク」と「生活の場」である「ライフ」をどのように結びつけるか、どのようなバランスや関係で結ばれていくのかを考えていくことが重要である。
- ・臨海部/工業地帯においては、産業・文化資産を活用するとともに、従業者の生活空間であると認識し、都市計画的な視点が必要である。
- ・港の再開発にあたって、港湾管理者サイドと都市行政サイドでは抱く方向性のイメージが違う。認識の違い、現状を踏まえ、長期的な展望を共有することが必要である。

③産業創造・集積の場づくり

- ・「モノづくり」後の港づくりが重要である。
- ・都市と港を近づける工夫が必要である。一般市民に知られているようで知られておらず、横浜の地下鉄駅には邦船社の看板があるが、名古屋の地下鉄駅では見た記憶がない。たとえば栄駅に港に因んだ看板を出すだけでも違うのではないか。
- ・次の産業フィールドを考える場合、バイオマス・プラント、アグリファクトリー、サイエンス・キッズパーク、バイオメテック等の産業開発も可能性がある。
- ・国際都市として開発を行う場合には、外国企業に対するビジネス環境の改善が必要である。
- ・世界のクリエイティブワーカーが働く、生活する、親しむ都市空間を創造することで産業集積も推進する。
- ・世界の人や企業から選ばれ、しっかり情報が発信されてそれなりの価値が生まれてくれば、この先に観光経済が生まれてくる。

④インナーハーバー構想の策定

- ・インナーハーバーのマスタープランによる「ワーク」と「ライフ」の空間デザインが重要である。
- ・既存の都市計画制限内での工夫（使用用途の変更、暫定利用の振興等）を一層進め、社会的ニーズとの適応性を探る手法もある。
- ・小さなコンバージョン（変換、転換、建物用途の変更）、リノベーション（刷新、改革、改造、建物の改装）も、再生のきっかけになる。

⑤被災後の早期復興に向けた港湾空間の活用

- ・南海トラフ巨大地震による甚大な被害が想定されるため、ハード・ソフトの両面での減災対応が不可欠である。
- ・浚渫により創り出される土地の活用も視野に入れ、早期の復旧・復興のためリザーブランド（スペース）を、事前に準備・確保し、レジリエントなまちづくりに取り組んでおくことが重要である。

3-2 将来的方向性の整理（ワークショップの成果）

上述の指摘を踏まえ、名古屋港の将来の方向性をまとめるにあたり、研究会メンバーでワークショップを実施し、港にとって望まれる方向、都市にとって望まれる方向をについて、表3の通り関連事項別にまとめた。

表3 名古屋港の将来の方向性

関連事項	方向性
①港湾物流機能の維持	・港湾施設の更新 ・円滑な航路・物流動線の確保 ・浚渫土の処理・大規模空間の活用
②土地活用/産業創造	・港湾再開発への対応 ・産業創造の環境づくり/新産業のインキュベーターゾーン ・インナーハーバーのビジョン策定
③都市と港の連携強化	・都市における貴重な水辺空間 ・港へのアクセシビリティの改善 ・港マグネット機能（イメージ、水辺、歴史、るるぶ）の強化
④工場地帯のライフ	・臨海地域の再整備 ・昼間人口対応
⑤防災・減災機能の強化	・防災機能の強化 ・レジリエンスな空間整備・都市との連携 ・企業におけるBCPの策定促進

4 内港周辺地区の課題

ここから特に名古屋港内港周辺地区に着目し、将来的な方向性を展望するため、まず同地区の現状と課題を整理しておく。

4-1 内港地区におけるふ頭の利用状況

名古屋港は4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたり、日本一広い陸域面積となる臨港地区を有している。

臨港地区とは、船舶の係留、航行に利用する水域（港湾区域）に隣接して貨物の取扱いや生産活動等の港湾活動が一体的に行われる陸域であり、用途地域及び特別用途地区による用途規制を適用除外とし、港湾管理者が臨港地区内の分区による構築物の規制を行っている。

この広大な空間に港湾機能が配置され、西部地区にはコンテナターミナルなどの物流機能が拡がり、南部地区に鉄鋼・自動車・エネルギーなどの基幹産業が集積するなど一大生産拠点、一大物流拠点が形成されている。

一方、本調査研究で対象としている内港周辺地区には11のふ頭があり、表4のような利用がなされてきた。

表4 名古屋港内港地区の概要

ふ頭名	概要
◆ガーデンふ頭	・古くから内外貿易の中核的存在であったが、S30～40年代の稲永ふ頭開発、コンテナ化により機能転換し、現在は親しまれる港湾環境を創出、旅客船バース・小型船だまりとして利用。

◆大手ふ頭	・ S43 当初の公共ふ頭は輸入バナナ専用（5 年ほど）。現在はセメント、化学薬品、鋼材などを取扱う。 ・ 物流倉庫や冷凍倉庫が立地。
◆築地東ふ頭	・ H8 に一州大橋の架橋工事に伴う海保の小型艇基地の移転のため S39 より供用していた岸壁機能を廃止。
◆大江ふ頭	・ S30 後半、産業界・海運業界の要請で重量物専門岸壁として供用。 ・ 現在、三菱重工業(株)B787 複合材主翼生産・組立拠点として Sea&Air を実現。
◆昭和ふ頭	・ 古くから重化学工業、自動車製造関連の工場などが立地。近年、リサイクル産業も立地。
◆船見ふ頭	・ 陶磁器生産を支える窯業原料基地。貯木場も有していたが木材産業の低迷・西部地区への集約化に伴い廃止。跡地は花き・食肉卸売市場、一般廃棄物処理場（埋め立て後緑地）として利用。
◆潮見ふ頭	・ 中部圏有数のエネルギー供給基地として誕生したが次第に貯油能力を減少。現在、完成自動車の移出入基地を担う。 ・ 伊勢湾岸自動車道潮見インターチェンジを整備。中部電力(株)新名古屋火力発電所が立地。
◆稲永ふ頭	・ 当時の輸入品の代表であった綿花・羊毛や北米向けの貨物を取扱う。 ・ 背後用地には、かまぼこ型で内部に柱のない、当時は画期的な上屋を建設。 ・ 平成に入り雑貨を中心とした内貿バースとして再開発。現在は RORO 船利用などモーダルシフトを推進。
◆潮凧ふ頭	・ 石炭を始めとするばら積み貨物を大型荷役機械により取扱う。
◆空見ふ頭	・ 東側に鋼材・セメントの流通基地、南西端部にはフェリーターミナルが立地。 ・ 西側には東邦ガス(株)などの企業が立地し、H25 から名古屋市空見スラッジリサイクルセンターが稼働。
◆金城ふ頭	・ 港の中央に位置し、商港機能の中枢を担う重要なふ頭。完成自動車の輸出拠点。 ・ 名古屋港初のコンテナターミナルを整備したが、現在は西部地区へ機能移転。 ・ 中央部に国際展示場、フットサルスタジアム、結婚式場、リニア・鉄道館が立地。 ・ レゴランド・メーカーズピアが H29 立地予定。

4-2 内港周辺地区の課題

(1) 港湾物流の変化

①利用船舶隻数の推移

名古屋港内の地区毎において、1953 年から 2013 年までの 10 年毎の利用船舶隻数の推移（図 4-1）をみると、高度経済成長にあわせて増加し、その後は 1973 年を境にコンテナリゼーション（図 4-2）や船舶

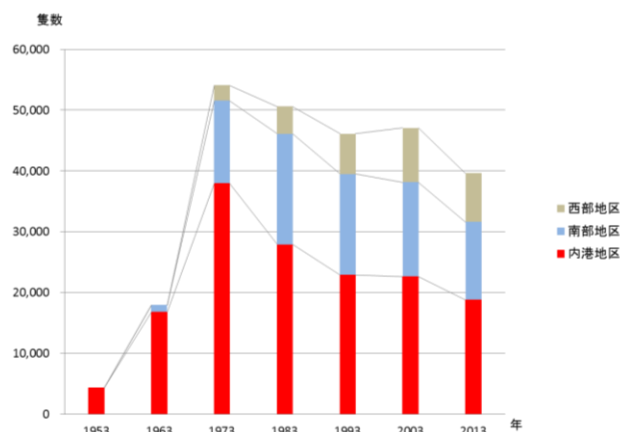


図 4-1 利用船舶隻数の推移

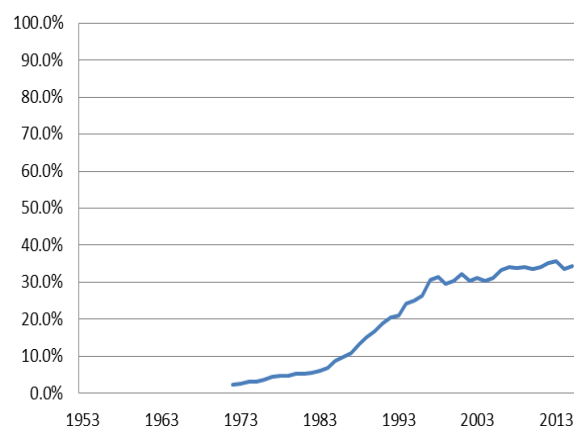


図 4-2 外貨貨物に占めるコンテナ率の推移

の大型化などに伴って名古屋港全体で減少傾向となっている。特に内港地区については、ピーク時の半分ほどの利用となっている。

②取扱貨物量の推移

地区毎の取扱貨物量（図 4-3）については、名古屋港全体では増加している一方、内港地区の伸びは微増であり、公共岸壁の取扱だけを見ればほぼ横ばいとなっていることから、南部地区・西部地区がある沖合いに取扱いがシフトしているのが確認できる。

また、内港地区において、ふ頭別の取扱貨物量の推移（図 4-4）を細かく見ると、ほとんどのふ頭で横ばい又は減少傾向となっているが潮見ふ頭では増加しているが、移出入基地として完成自動車の取扱いが増加していることが要因となっている。

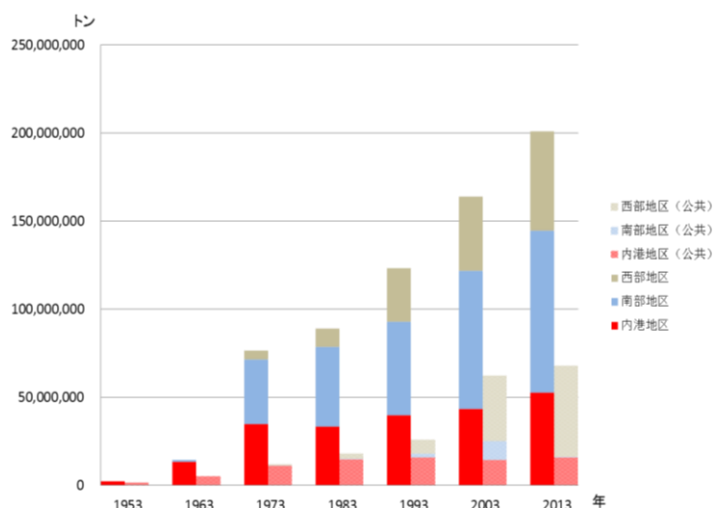


図 4-3 取扱貨物量の推移

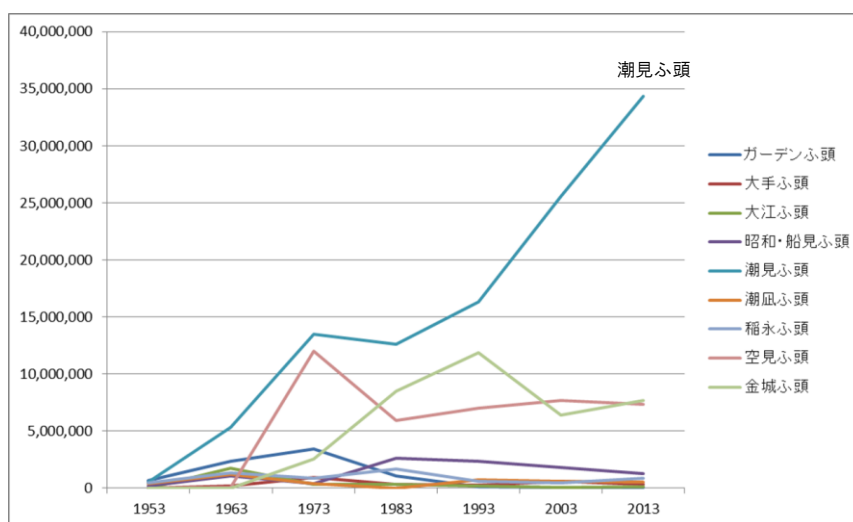


図 4-4 ふ頭別の取扱貨物量の推移

(2) 港湾再開発の背景

①単位面積当たりの取扱貨物量

前述のとおり、臨港地区は水域と一体で利用されるものであり、一般的に港内で海上貨物を取り扱う場合、岸壁背後の陸地で扱うのが望ましいとされている。しかし、ふ頭毎の面積当たりの取扱貨物量（図 4-5）を見ると、内港地区でも沖側が大きくなっており、内側の内港地区では効率的な土地利用がなされていない状況と推察できる。

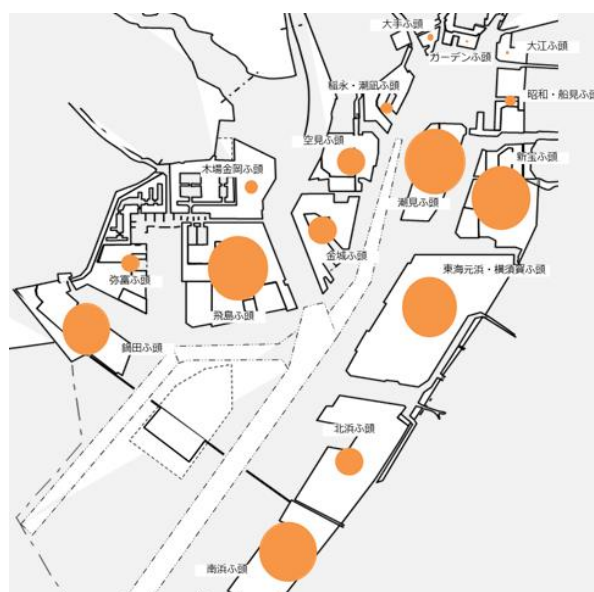


図 4-5 ふ頭別面積当たりの取扱貨物量

②内港地区港湾施設の老朽化

内港地区には貨物を扱う岸壁等が公共だけでも 100 施設近く整備されてきたが、そのうちの半数は既に建造から 40 年以上が経過（図 4-6）しており、財政状況も厳しい中、老朽化への対応が必要となっている。

（3）産業立地動向

①モノづくり産業

製造品出荷額等が38年連続日本一の愛知県では、モノづくり産業のさらなる集積を掲げ、自動車や航空宇宙をはじめ多様な産業の育成・振興、立地環境の整備などに取り組まれており、内港地区においては、金城ふ頭・潮見ふ頭で完成自動車を取り扱っており（図4-7）、大江ふ頭には航空宇宙産業を形成する三菱重工業㈱が立地している（図4-8）。

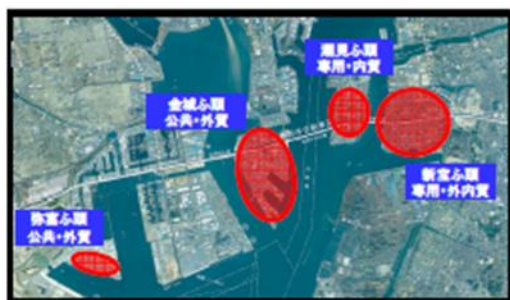


図 4-7 名古屋港の完成自動車取扱拠点

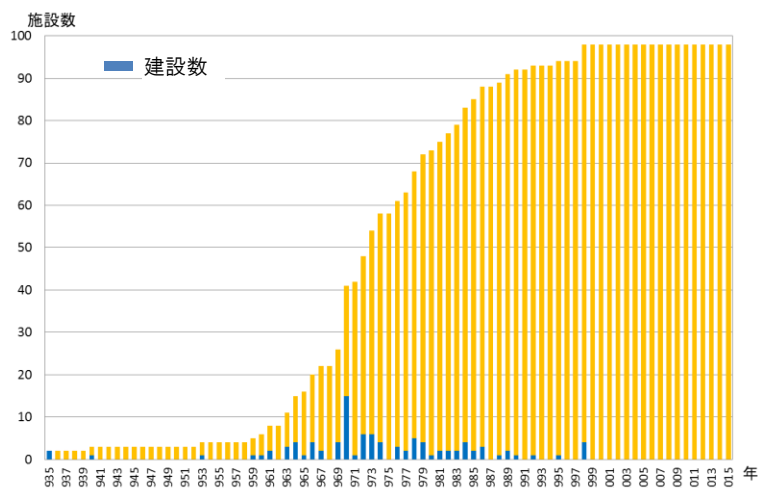


図 4-6 内港地区岸壁等の建設時期と施設数の推移

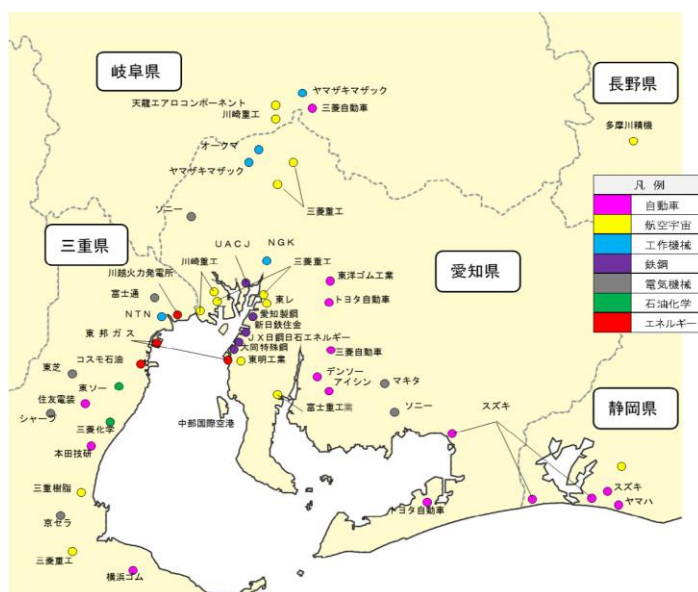


図4-8 中部地域におけるものづくり産業の集積

②都市型産業

モノづくり産業が集積する名古屋圏において、名古屋市はサービス業や卸売業・小売業の集積など第3次産業が占める割合が大きく、圏域の中心都市としての産業構造を有している。

また、名古屋市全体の製造業は減少傾向にあり、名古屋市のモノづくり産業を支えてきた名古屋港の背後地となる港区においても 1992 年をピークに減少傾向にあり（図 4-9）、工場跡地における大規模商業施設の立地が目立つようになり、漸次、都市型の産業構造に移行してきている（図 4-10、4-11）。

このよう傾向を踏まえると、この地域の産業が持続発展していくためには、内港周辺地区においても、都市型産業の立地にも目を向けた環境整備を行っていく必要があるようだ。

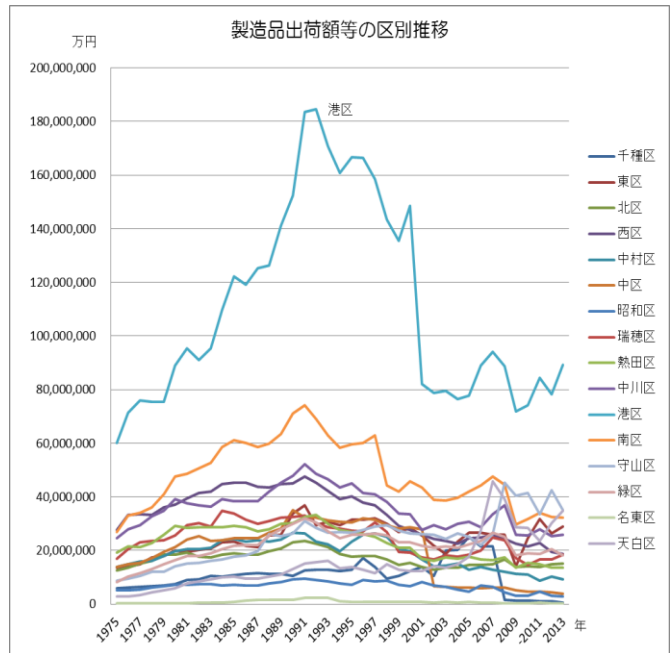
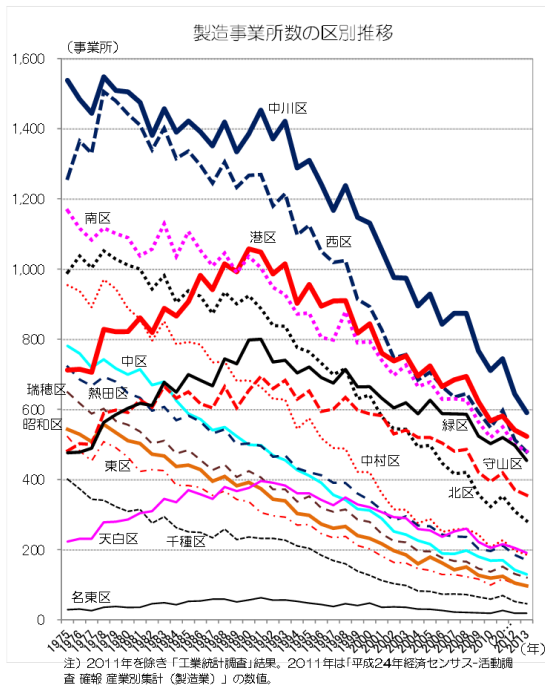


図 4-9 名古屋市域における製造業の推移

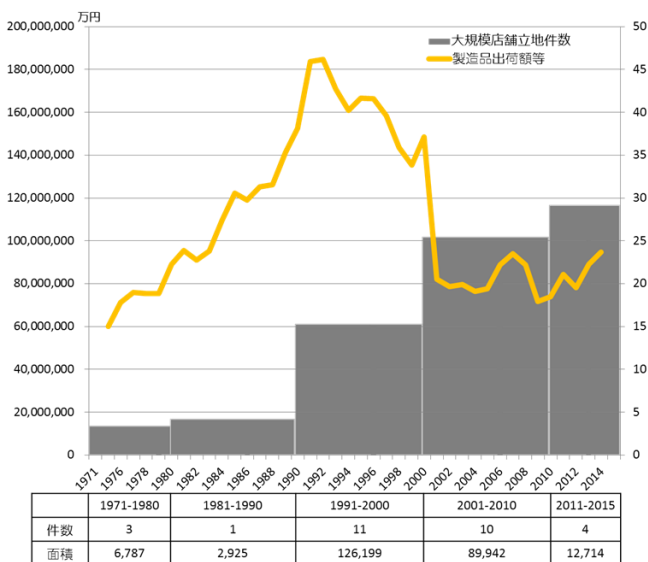


図 4-10 港区の工業地域における
大規模立地店舗立地と製造業の推移

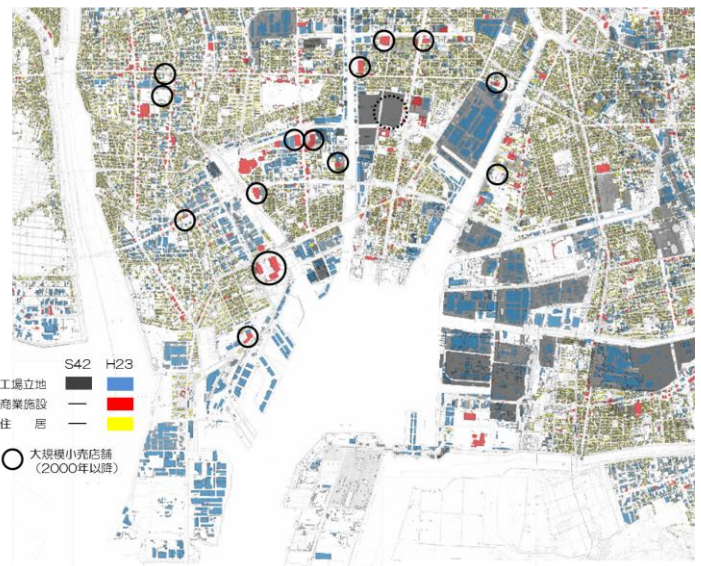


図 4-11 工業用地の利用変化

(4) 駅そば生活圈

内港周辺地区には、現在、東から名鉄築港線、市営地下鉄名港線、あおなみ線があり、名鉄築港線は1924年（大正13年）1月に開業し、市営地下鉄名港線は1971年（昭和46年）3月に金山駅から名城線の南方への延伸部分として開業している。あおなみ線は名古屋西南部の鉄道サービス向上を目指して、既存貨物線の旅客線化を図り、2004年（平成16年）10月に全線開業している。

これら路線の鉄道駅を中心とした駅そば800m圏と臨港地区の関係は図4-12の通りとなる。



図 4-12 臨港地区における駅そば生活圈

港湾法に基づく制約もあり臨港地区内には生活利便施設はほとんど立地していないが、臨港地区周辺の駅そばや幹線道路沿線には工場とともに多くの利便施設も立地しており（図 4-13）、工場地帯における生活環境にも配慮することが重要となる。

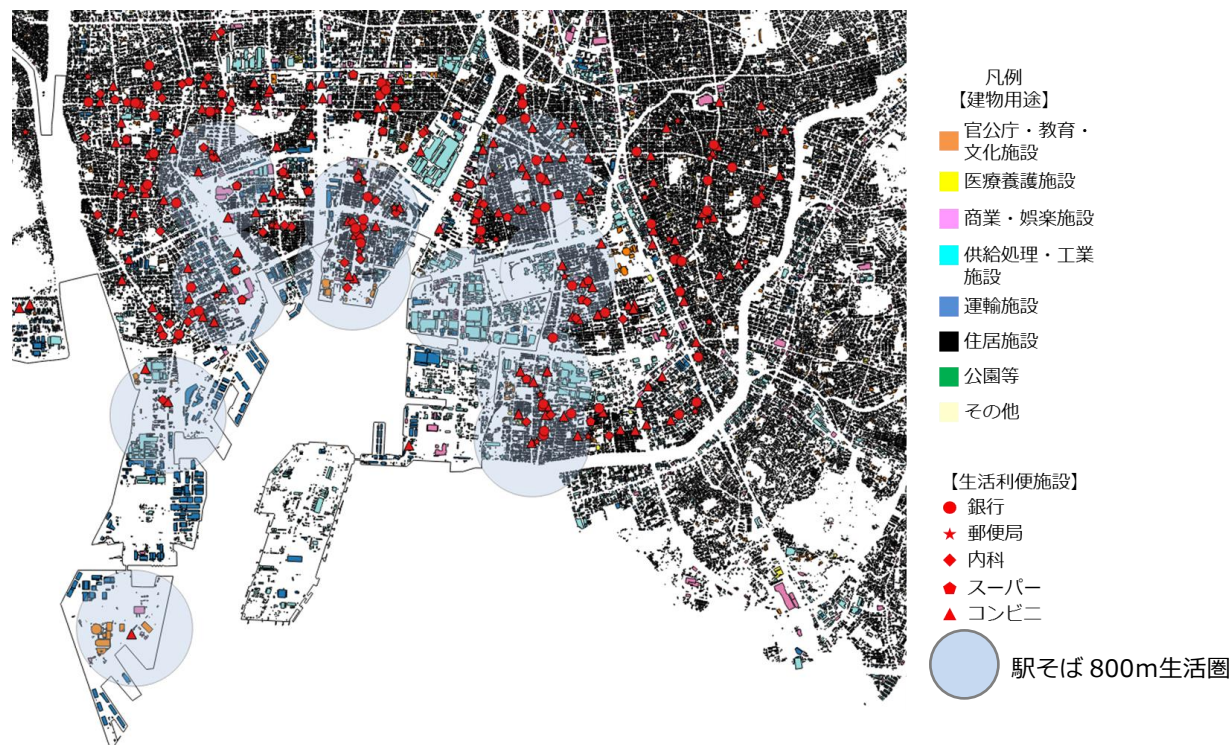


図 4-13 港区における生活利便施設の立地状況

(5) 都市における水辺空間

概ね 20 年先を目標とした長期構想を 2007 年（平成 19 年）3 月に策定しているが、それに先立って行ったアンケート調査では、名古屋港がより親しみが有り、にぎわいのある港となるための取り組みとしては「港の景色が楽しめるようにする」、「緑を楽しめるようにする」といった意見が多かった（図 4-14）。また、平成 25 年に名古屋港基本計画策定に向けて実施したパブリックコメントにおいても、長期構想の時と同様の「親水空間の創出」や「緑地の拡充」といった意見が出されており、都市における貴重な水辺空間としての活用が求められている。

また、石川栄耀は、1924 年にイギリスを代表する都市計画家であるレイモンド・アンウィンに対して、自らが手がけた名古屋の海岸線を工業地域化した都市計画を見せた際、「海岸線は市民生活をエンジョイする大切な場所である。少なくともその三分の二は公園にすべきである。都市計画の技術家は都市が結局ライフのための施設であり産業等云うものはその基礎工であることをしなくてはならぬ。」との指摘を受けており※3、名古屋港の開発当初から水辺空間の創出が課題となっていたことがうかがえる。

※3 堀田典裕『〈水〉と〈土〉のデザイン 中川運河と河岸地域を巡る低地の開発について』（2012 年 3 月）pp. 15-16

(6) 災害リスク

30 年以内にマグニチュード 8 以上の南海トラフ巨大地震の起きる確率は 70%程度と予測され、地震が

5. 名古屋港への期待

問 12 名古屋港がより親しみが有り、にぎわいのある港となるためにどんな取り組みをすると思いますか。（3つまで）

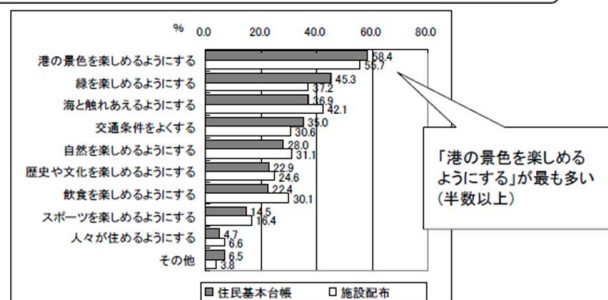


図 4-14 長期構想アンケート結果

起きた場合、図 4-15、4-16 に示されたような津波・液状化被害が予測されている。

名古屋港は遠浅の水域を浚渫し埋め立てて出来た人工港であり、埋立の際には周辺地域に比べて地盤を高く造成しており、津波浸水の被害は周辺地域に比べて小さい。一方、液状化については、東部地域の丘陵地から名古屋港周辺を含む西部地域の広大な沖積平野に向かうにつれ、液状化の可能性が大きくなっており、名古屋港及びその周辺も液状化の可能性は大きい。

様々な港湾施設や港湾物流に大きく依拠する工場は、港湾に立地していることで生産機能を発揮しているので他地区への移転は極めて困難で、このため港湾の防災機能を徹底して強化し、発災後も産業機能が迅速に復旧でき生産が持続できるように備えておくことが必要である。

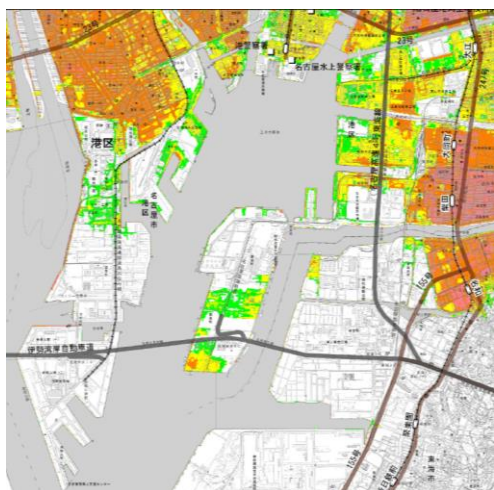
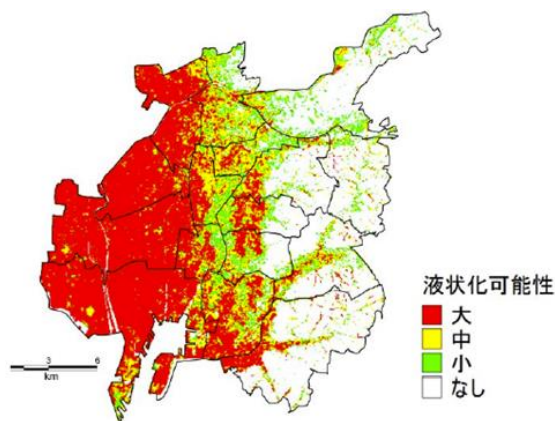


図 4-15 津波浸水想定



あらゆる可能性を考慮した最大クラス

図 4-16 液状化予測

5 内港周辺地区の将来像

5-1 将来の方向性

4 の課題及び 3 で記述した名古屋港の将来的方向性（表 3）、港湾物流機能の強化、産業空間としての土地活用、都市と港の連携強化、生活空間としての港空間整備、そして防災・減災の強化を踏まえ、内港周辺地区の方向性を以下にまとめてみる。

（1）都市的土地利用エリアと港湾物流エリアの棲み分け

内港周辺地区の将来については、港湾物流の沖合展開や工場・倉庫機能の移転による土地利用の変化が見込まれることから、駅そば生活圏を有するエリアを中心に都市的な土地利用を広げていく。ただし、その方向性については、人口減少や災害リスクによって居住地域として活用していく可能性も薄いと思われることから、主として緑を活用した土地利用の展開が期待される。なお、緑の活用に関する考え方については後述する。

都市的土地利用の具体的なエリアとしては、「親しまれる港づくり」として取り組みが進められてきたガーデンふ頭や金城ふ頭、潮見ふ頭の一部を中心に、駅そば生活圏でもあり、効率的な利用（水際線と一体となった利用）もあまりされていない内港周辺地区北西側や南側の一部にもエリアとしていく。

港湾物流に関しては、沖合展開が進む中においても、モノづくり産業を形成する自動車、航空宇宙産業を水際線と一体となって利用され、今後もその集積や取扱いが期待される内港周辺地区の南側や東側について、引き続き、そのエリアとして活用していく。

また、都市的利用と港湾物流については、エリアを棲み分けることで効率的な土地利用が図られると考えるが、金城ふ頭においては、既に都市的機能と港湾物流機能の両機能の中心を担っており、都心部への

アクセス動線の輻輳が懸念されることから、特に両機能の棲み分けに対応した陸上交通動線を確保していくことが肝要である。

(2) アクセシビリティの改善

①名古屋都心部からの交通アクセシビリティ強化

内港周辺地区、特に都市的土地利用エリアへは来訪し易く、身近に感じられる環境を創出すべきであり、そのためには、まず第一に都心部から港を訪れる際の既存鉄道の案内を充実していくことが重要である。

次に、アクセスの中心となる鉄道だけでなく、名古屋港と都心部は中川運河と堀川という水域でも繋がっていることから水上交通の活性化に取り組むことでも、アクセシビリティの強化が期待できる。

また、中川運河の東側には名古屋駅と名古屋港を結ぶ JR 貨物の名古屋港線も通っており、臨海部にあったこれまでの貨物線のように今後利用されなくなる恐れもあることから、新たな南北軸の交通アクセスとしての活用を将来に向けて視野に入れておいても良いのではないかな。

②都市的土地利用エリア内のアクセシビリティ強化

都市的土地利用エリア内においても移動・回遊し易いようアクセシビリティを強化していく必要がある。特に、拠点となっているガーデンふ頭と金城ふ頭間の移動を容易にするため、既存の鉄道アクセスが連携するよう東西の交通アクセスを強化していく。

また、新たに歩行者・自転車動線を確保することで、安全かつ楽しみながらのエリア内の移動や滞留が出来るようになる。

さらには、前述の都心からの水上交通の活用に合わせて、内港地区を回遊する船舶の就航が充実することでアクセスの多様化と、鉄道などでは移動が困難なエリアへのアクセシビリティ向上が図られる。

(3) 緑地空間の拡充

都市的土地利用への変化に伴い、臨港地区や工場跡地等の土地利用については以下の事項により積極的に緑地空間の拡充を展開していく。

①ヒートアイランド化抑制

名古屋市は「なごや緑の基本計画 2020」において緑被率 30%を目標に掲げているが、市域の約 93%が市街化区域であり、市街化の進行に伴い平成 27 年度時点で緑被率 22%と減少し続けている（図 5-1）。

また、東部・西部の緑が多い地域と比べて、緑の少ない中心部では温度が高い傾向があることから、緑地空間を拡充し、南部地域のクールスポット化を促進していく。

●緑被率の推移

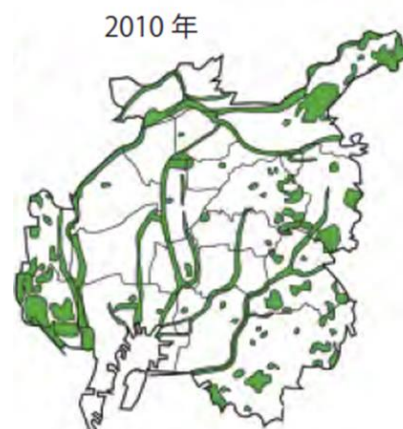
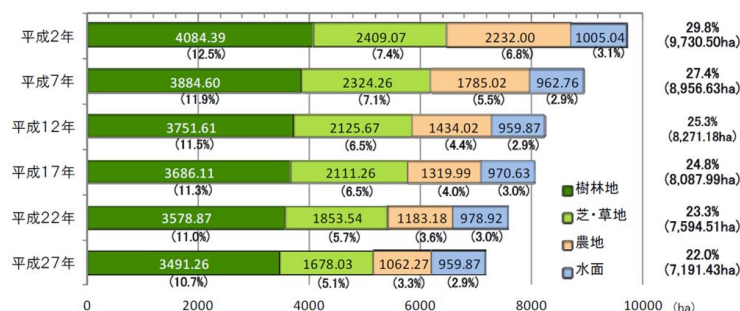


図 5-1 名古屋市緑被率の推移と緑被地

②レジリエントな空間創出

内港周辺地区にある公園の一部は既に広域防災拠点に指定されており、緑地空間を拡充することによって、避難空間や災害対応時の応急活動エリアとしての更なる活用に寄与することが想定される。

また、緑地整備の際に、津波浸水エリアなどの地盤が低い土地についても盛土を行うことによってその土地の安全性が高まるとともに、内陸部に対する面的防護の機能を期待するものであり、さらには、地域が被災した場合においても復興に向けて暫定的に利用可能となる空間が広がるものでもある。

③駅そば生活圏の環境向上

現在の臨港地区内にはほとんど生活利便施設が立地していない一方、内港周辺地区内には多くの就業者や生活者が存在していることから、緑地などの憩いの空間を整備し、駅そば生活圏の環境を向上することが望ましい。また、臨港地区内にある既存の上屋・倉庫が娯楽・余暇といった新たな賑わい空間として再活用されれば、ワークとライフのバランスのとれた港空間の形成も期待できる。

④新産業立地促進にむけた環境整備

都市的土地利用にあたっては、この地域の産業が持続していくための環境も整備していく必要がある。交通アクセスの充実も当然ながら、そのエリアが魅力的なものとなるよう、感性や創造力が触発される仕掛けが施された創発空間を緑地・公園として整備することで、遊休化している土地や空き家等への企業立地やインキュベータの活用など都市型産業の立地が期待できる。

⑤港らしさの創出

より親しみのある港、港に来たと感じてもらうためには、多くの水際線を港湾利用から市民等が立ち入ることが可能な緑地・公園といった空間とすることが必要である。また、名古屋港には、臨海工業地帯を形成する工場、藤前干潟、灯台や閘門といった歴史遺産、水上スポーツ風景など多様な景色があり、これらを気軽に眺め楽しむことが出来る眺望点を緑地を中心に創出・整備することも重要である。

あわせて前述の創発空間のように公共空間デザインの質も向上させることで、港が港らしく都市の一部としてより有効に機能していくものと考えている。

5-2 インナーハーバービジョン 2050

内港周辺地区の将来像の提示に向けて、上述した方向性を踏まえたコンセプト（図5-2）を以下に示す。

- ①ガーデンふ頭及び金城ふ頭、ラムサール条約湿地に登録されている藤前干潟と連携する緑の軸を整備する。
- ②ガーデンふ頭～金城ふ頭間に賑わい軸を導入する。
- ③金城ふ頭は都市的利用と港湾物流系を棲み分ける。
- ④都心部とガーデンふ頭及び金城ふ頭の連携を中川運河・堀川の水上交通、あおなみ線の鉄道、JR貨物名古屋港線の活用により強化する。

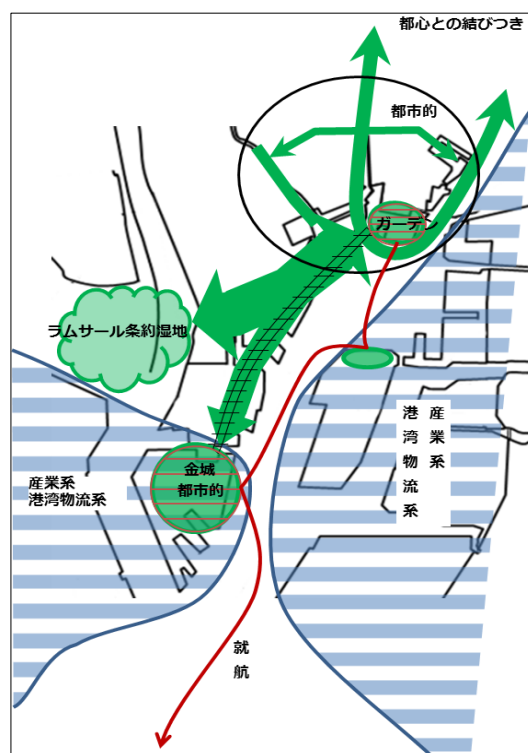


図 5-2 コンセプト

コンセプトを基に描いた 2050 年を目標とする内港周辺地区の将来像は図 5-3 の通りである。

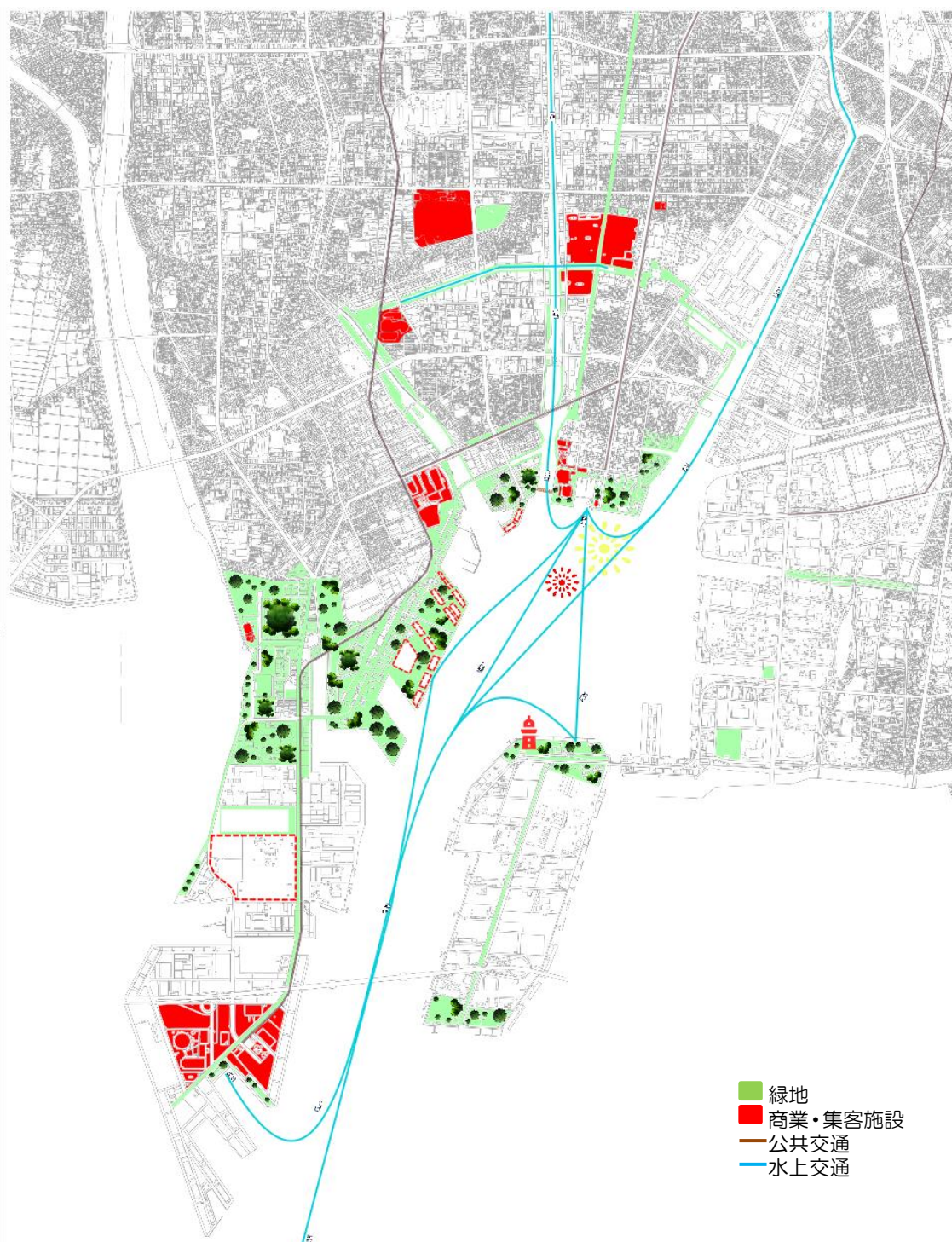


図 5-3 名古屋港内港周辺地区の将来像

また、内港周辺地区の将来ビジョンは概ね以下の通りである。

①アクセシビリティの改善

- ・都心と港を結ぶ水上交通ネットワークとして中川運河、堀川が活用され、JR 貨物名古屋港線が歩行者・自転車道となっており、都心部からのアクセシビリティが改善している。
- ・都市的土地利用エリア内の東西軸の強化
一州町ー築地口間のバス路線が BRT や LRT として強化され、あおなみ線と市営地下鉄名港線の連携が促進している。

荒子川公園ー港区役所間を通る荒子川運河・港北運河については、水上バスが航行し都心も含めたネットワークを形成している。

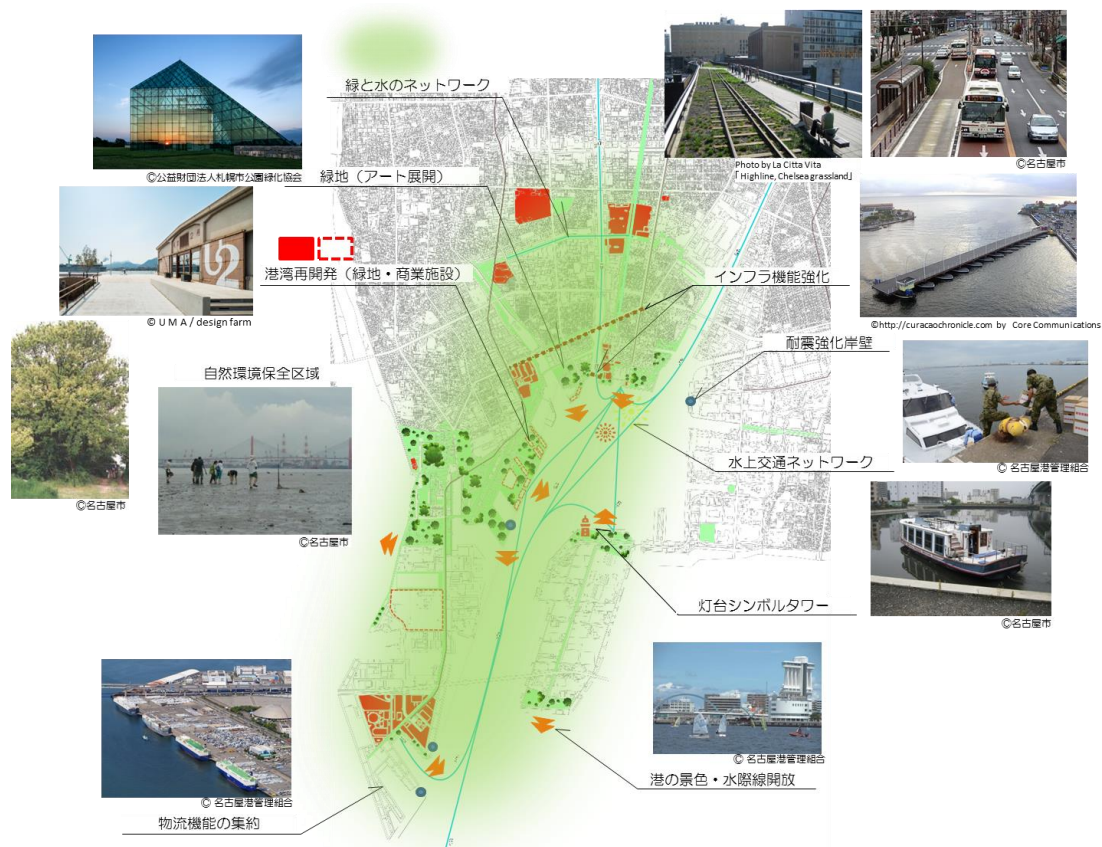
ガーデンふ頭と大手ふ頭間には、アクセスとして観光資源にもなる橋が架けられている。ここは、中川運河への入口として船舶が航行するため、キュラソー島にあるクイーン・エマ橋のように船舶航行の際に可動する浮き橋となっており、多くの観光客に利用されている。

これらが同一地域にあるインフラ観光資源「中川運河通船門」と一体となって、インフラ観光ネットワークを形成している。

②緑地空間の拡充

- ・内港地区の北西側一体が緑地化され、また、伊勢湾に流れ込む庄内川、新川、日光川の河口にあるラムサール条約に登録されている藤前干潟に面する稲永公園や稲永東公園を中心に緑地を拡充し、緑の拠点・クールスポット化が図られている。
- ・津波浸水エリアにある公営住宅等も移転、緑地化され防護機能の向上により地域の安全性が高められている。
- ・潮見ふ頭においても、北側の既存緑地が拡充されるとともに、津波浸水リスクがある一方、港の眺望も楽しめる南側エリアも緑地が確保されている。また、北側緑地には、この地域の避難ビルとして、ガーデンふ頭にある帆船をイメージしたポートビルと対となる灯台シンボルタワーが設置されている。
- ・緑地では、アートモニュメント等が設置されるなど感性が触発される仕掛けが施され、創造性を育む環境が整い、また緑地内にあった上屋・倉庫は商業施設として利用されるなど、多くの人々の憩い・賑わいの場所となっている。

○機能イメージ



6 最後に

臨港地区である内港地区も都市計画上のエリアである。多くの港湾は、両行政を同一自治体が兼ねているが、内港地区においては、港湾行政を一部事務組合の名古屋港管理組合が、都市行政を名古屋市が担っているため、港湾と都市の相互の事情を斟酌しながら、この地域が向上するよう、より一層密に調整を図っていくことが重要であり、都市的な土地利用転換を進めていく上では、当然の事ながら物流機能が他地区においてしっかりと確保されていくことが前提となる。

また、今回示した将来ビジョンでは、工場等の民有地も将来的には産業構造の変化・技術革新等により施設更新時には都市部への立地回帰や物流最適地への移転等の可能性があるものとして色付けしている。

しかし、厳しい財政状況の中、そうしたタイミングで行政が主導的に利用転換を図るには、緑地等の環境整備に対する重点的な予算確保はなかなか難しいことから、自治体の予算に依存しない手法の模索も必要となってくる。そこで、最後に緑地化の一案として、架空のシナリオを描いてみる。

- ①内港周辺地区は巨大地震による液状化、洪水による浸水などの災害危険性も高く、港湾地域の強靱化が強化されているものの、港湾活動に依拠しない生産機能の他地区移転が検討の俎上に上がっている。
- ②経済のグローバル化に伴う生産拠点の変化、技術革新等に伴う新規対応、現施設の老朽化等に伴い、引き続き内港周辺地区の工場移転が出現する。
- ③現状、当地区における事務所立地や住宅立地ポテンシャルは高いとはいえ、大規模商業施設の進出もさらに増大することは見込み難い。
- ④したがって、当地区における大規模な空地については、市民利用・余暇利用促進、港イメージの刷新、都市型産業立地環境の整備、風の道対応、防災・減災対応力の強化といった視点からの土地利用増進を図ることが必要となる。
- ⑤このため、当地区を名古屋市の「大規模緑化促進エリア」に指定し、引き続き企業が工場跡地等の用地を保有し緑化に協力する場合、緑化度合いにもよるが、「保有地の固定資産税・都市計画税が免除」、「移転先で設備投資に対する補助金枠の引き上げ」、「容積率の割り増しなど建築規制の緩和」などの緑化に係る各種の優遇措置を受けるようにする。
- ⑥また、企業は新設される「大規模緑化促進基金」への負担を行い、当該用地の管理を市に依頼することもできるようにする。この場合、当該企業が所有する倉庫・工場等の建物再活用については、臨港地区における規制や用途変更に伴う建築規制についても緩和を受けることができるようにする。

これは一つの例えでしかないが、少しでも将来に向けたビジョンを実現していくためには行政が工夫し、長期的な視点をもって誘導していくことが重要であり、その実現により、港湾も都市の環境であると再認識され、より一層価値が向上することを期待したい。

最後に、本調査研究が、名古屋市の魅力向上、名古屋港の発展の一助になれば幸いである。

《参考文献等》

-
- ※名古屋港管理組合『名古屋港開港 100 年史』（2008 年 3 月）
 - ※名古屋港管理組合『名古屋港港湾計画書・港湾計画資料（その 1）』（2015 年 12 月）
 - ※名古屋港管理組合『名古屋港基本計画委員会最終報告』（2015 年 10 月）
 - ※名古屋市『名古屋市都市計画マスタープラン』（2011 年 12 月）
 - ※愛知県『津波浸水想定』（2014 年 11 月）
 - ※名古屋市『名古屋市環境基本計画』（2011 年 12 月）

名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識者などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです

No.121 2016.3 | 研究報告書

名古屋港内港周辺地区の将来展望について

平成 28 年 3 月

発 行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター

〒460-0023
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号
TEL / FAX 052-678-2200 / 2211
<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。